Deutscher Bundestag **Drucksache 18/9963**

18. Wahlperiode 13.10.2016

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/9725 –

Temporäre Engpässe im Bundesverkehrswegeplan 2030

Vorbemerkung der Fragesteller

Beim neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) sollte laut dessen Zusammenfassung auch die „Engpassbeseitigung in hoch belasteten Korridoren" im Fokus stehen. Leistungsfähige Verkehrsnetze seien oberstes Ziel des BVWP 2030 (Bundestagsdrucksache 18/9350, S. II).

Für die einzelnen Straßen- und Schienenprojekte wurden Engpassanalysen erstellt. Dabei werden die Engpässe zwischen dem bestehenden und dem Zielnetz 2030, in dem bereits alle Projekte des Vordringlichen Bedarfs als umgesetzt angenommen werden, verglichen (vgl. Bundestagsdrucksache 18/9350, S. 24).

Bei dem Verkehrsträger Schiene wird für die Netzauslastung der Tagesdurchschnitt für einen mittleren Werktag betrachtet. Das Verhältnis zwischen Anzahl der prognostizierten Züge und der Leistungsfähigkeit der Strecke beschreibt die Auslastung. Überlastete Strecken sind alle, bei denen die Anzahl der Personen- und Güterzüge zusammen mindestens 10 Prozent höher ist als die Zugmenge, die noch mit einer befriedigenden Betriebsqualität fahren kann.

Bei dem Verkehrsträger Straße wird die Überlastung stundenweise ermittelt. Zeitliche Verkehrsspitzen im Tagesverlauf und ggf. daraus resultierende Engpasssituationen werden somit bei der Straße berücksichtigt, auch wenn diese nur kurzzeitig vorliegen und hier eine höhere zeitliche und räumliche Flexibilität der Nutzer gegeben ist. Bei der Schiene, bei der systembedingt stärkere zeitliche und räumliche Restriktionen für die Fahrten vorliegen (Trassen, Takte, Anschlüsse), wird die temporäre Überlastung hingegen nicht berücksichtigt. Engpässe im Netz werden dadurch nicht (ausreichend) erkannt.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 11. Oktober 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Inwiefern ist es zutreffend, dass sich die Engpassanalyse für den Verkehrsträger Schiene auf Tagesdurchschnittswerte bezieht, ohne die Werte in den Spitzenstunden zu berücksichtigen?

   Falls ja, wie beurteilt die Bundesregierung diese Ermittlung von Engpässen, falls nein, wie wurden die Werte in den Spitzenstunden berücksichtigt?

Es ist nicht zutreffend, dass beim Verkehrsträger Schiene keine Spitzenwerte bzw. tageszeitlichen Schwankungen in den Engpass- und Kapazitätsbetrachtungen berücksichtigt werden.

Im Verfahren der Verkehrsumlegung (Modellmäßige Verteilung der Verkehrsmengen aus der Verkehrsprognose auf einzelne Zugfahrten) werden tagesspezifische „Schwankungen“ durch Abfahrtsverteilungen berücksichtigt. Im Personenverkehr orientiert man sich an gewünschten Fahrplanlagen, die je nach Tageszeit unterschiedlich sein können, im Güterverkehr werden diese Verteilungen durch eigene empirische Erhebungen bzw. durch tageszeitspezifische Verteilungen von DB Schenker/DB Cargo, zum Teil auch standortspezifisch, erfasst.

2. Inwiefern ist es zutreffend, dass bei der Engpassermittlung für den Verkehrsträger Straße eine tageszeitliche Differenzierung vorgenommen wurde, und wenn ja, wie wird dies begründet, und ab welcher zeitlichen Dauer einer Überlastung in Stunden pro Tag wurde ein Engpass unterstellt?

Die Ermittlung von Verkehrsstunden mit Stau erfolgt für den Straßenverkehr auf der Grundlage des HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßen). Dabei werden für jede der 8 760 Stunden im Jahresverlauf richtungsbezogene Verkehrsmengen ermittelt und den Leistungsfähigkeiten der jeweiligen Streckentypen gegenübergestellt.

Im Ergebnis der Engpassanalyse werden Bereiche ausgewiesen, auf denen an mehr als 100 Stunden im Jahr stauähnliche Verkehrssituationen auftreten.

3. Auf welchen Abschnitten des Straßennetzes des Bezugsfalles läge ein Engpass vor, wenn bei der Straße statt tageszeitlich differenzierter Werte Tagesdurchschnittswerte für die Ermittlung des Engpasses genutzt würden (bitte Auflistung und Kartendarstellung analog Abbildung 5, Bundestagsdrucksache 18/9350)?

Informationen über Leistungsfähigkeiten von Straßenquerschnitten auf der Basis von Tagesdurchschnittswerten sind in den relevanten Regelwerken nicht ausgewiesen.

Die Berechnung von Stausituationen auf der Basis von Tagesdurchschnittswerten wird für den Verkehrsträger Straße fachlich nicht zielführend, da damit die auf den einzelnen Autobahnen sehr unterschiedlichen tageszeitlichen Verteilungen (z. B. in Verdichtungsräumen anders als auf den Fernautobahnen) ignoriert würden.

4. Auf wie vielen Abschnitten mit welcher Gesamtlänge des Straßennetzes im Bezugsfall liegt bei der Anwendung der Berechnungsmethode für die Ermittlung des Engpasses mit

   a) tageszeitlich differenzierten Werten bzw.

Auf den deutschen Autobahnen können durch die Straßenbauvorhaben des VB/VB-E kapazitätsbedingte Engpässe auf rd. 2 000 Richtungskilometer abgebaut werden.

b) Tagesdurchschnittswerten ein Engpass vor?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

5. Wie begründet die Bundesregierung die unterschiedliche Vorgehensweise hinsichtlich der Engpassbestimmung zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Straße, und welche Annahme über die zeitliche und räumliche (In-)Flexibilität der Verkehrsnachfrage im Tagesverlauf der beiden Verkehrsträger liegt dieser Einschätzung zugrunde?

Für die Verkehrsträger Straße und Schiene sind die verkehrsträgerspezifischen Regelwerke anzuwenden. Es wird im Übrigen auf die Antwort zu den Fragen 1 und 3 verwiesen.

6. Wie können nach Auffassung der Bundesregierung Engpässe im Personenverkehr oder im Güterverkehr auf der Schiene, die nicht über den gesamten Tag hinweg bestehen, aber aufgrund der zeitlichen Inflexibilität der Nachfrage auch nicht über den Tag „wegverteilt" werden können, auch tatsächlich als Engpass identifiziert und real beseitigt werden?

Die nur temporär auftretenden Engpässe werden durch das angewandte Umlegungsverfahren identifiziert und durch die Definition und Bewertung geeigneter Infrastrukturmaßnahmen beseitigt. Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

7. Inwiefern ist es zutreffend, dass aufgrund der Eigenheit der Personenverkehrsnachfrage, die sich überwiegend auf den Zeitraum von 6 bis 20 Uhr bezieht, Strecken mit überwiegender Nutzung durch Personenzüge im Mittel als „nicht überlastet" ausgewiesen werden, auch wenn für den Zeitraum von 6 bis 20 Uhr, d. h. während der Nutzung durch Personenzüge, eine Überlastung (Auslastung > 110 Prozent) festgestellt wurde?

Wenn nein, warum nicht?

Es ist nicht zutreffend, dass Strecken mit überwiegender Nutzung durch Personenzüge im Mittel als „nicht überlastet" ausgewiesen werden, auch wenn für den Zeitraum von 6-20 Uhr, d. h. während der Nutzung durch Personenzüge, eine Überlastung (Auslastung > 110 Prozent) festgestellt wurde.

8. Inwiefern ist es zutreffend, dass Gutachter zu einzelnen Tageszeitabschnitten Überlastungen (Auslastung > 110 Prozent) auf Streckenabschnitten ermittelt haben, welche in der Engpassanalyse jedoch nicht berücksichtigt wurden, weil der Tagesdurchschnittswert des jeweiligen Streckenabschnittes keine Überlastung darstellt?

Wenn nein, warum nicht?

Wie vorher bereits ausgeführt, wurden diese Engpässe ausgewiesen und die Auswirkungen in der Bewertung von Projektvorschlägen berücksichtigt.

9. Auf welchen Eisenbahnstrecken, die in die Engpassanalyse Zielnetz gemäß Abbildung 8 auf Bundestagsdrucksache 18/9350 einbezogen waren, liegt eine tageszeitlich differenzierte Überlastung vor (bitte tabellarische Auflistung der betreffenden Streckenabschnitte mit Länge der Strecke, Zeitraum der Überlastung und Angabe der Spitzenwerte)?

Da im Umlegungsverfahren die Überlastungen unabhängig von der Zahl der Zeitscheiben ausgewiesen werden, in denen sie auftreten, liegen tageszeitlich differenzierte Auswertungen der Überlastung von Einzelstrecken nicht vor.

10. Wie begründet die Bundesregierung die Nichtdarstellung von tageszeitabhängig überlasteten Schienenwegen in der Prognose des BVWPs 2030 im Vergleich zur tageszeitlich differenzierten Darstellung bei Straßenverkehrs-Engpässen, und welche Maßnahmen zur Identifizierung und zum Abbau dieser tageszeitabhängigen Überlastung auf den betroffenen Eisenbahnstrecken plant die Bundesregierung?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 5 und 6 verwiesen.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333